

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2010-2011

Rapport ministériel sur le rendement

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du
Canada

Peter Penashue
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada



Table des matières

Message de la Présidente	1
Section 1 : Survol.....	3
1.1 Raison d'être	3
1.2 Responsabilités	3
1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme	5
1.4 Priorités organisationnelles.....	5
1.5 Analyse des risques.....	7
1.6 Sommaire du rendement	9
1.7 Profil des dépenses.....	15
1.8 Budget des dépenses par crédit voté	16
Section 2 : Analyse des activités de programme.....	17
2.1 Résultat stratégique.....	17
2.2 Activités de programme	17
2.3 Enquêtes – Transport aérien.....	18
2.3.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme	19
2.3.2 Leçons apprises.....	20
2.4 Enquêtes – Transport maritime	20
2.4.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme	21
2.4.2 Leçons apprises	22
2.5 Enquêtes – Transport ferroviaire	22
2.5.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme	23
2.5.2 Leçons apprises	24
2.6 Enquêtes – Transport par pipeline	24
2.6.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme	25
2.6.2 Leçons apprises	25
2.7 Services internes	26
2.7.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme	26
2.7.2 Leçons apprises	27
Section 3 : Renseignements supplémentaires	29
3.1 Principales données financières	29
3.2 États financiers.....	31
3.3 Liste des tableaux supplémentaires.....	32
Section 4 : Autre sujet d'intérêt.....	33
4.1 Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation	33
Annexe A – Définitions.....	34
Annexe B – États financiers vérifiés.....	35

Message de la Présidente

Depuis plus de 20 ans, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur des milliers d'événements liés aux transports. Quel que soit l'endroit où quelque chose ne va pas, que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos pipelines ou de nos voies ferrées ou dans notre espace aérien, nous nous assurons d'informer les Canadiens et les Canadiennes des circonstances et des raisons de l'événement. Toutefois, notre travail ne s'arrête pas là. Nous avons le mandat non seulement de rendre compte de la sécurité des transports, mais surtout de l'améliorer. C'est pourquoi nous sommes résolus à faire entendre notre message et à faire en sorte qu'il soit bien compris par les organismes de réglementation et par l'industrie.

Pour y arriver, nous devons utiliser de façon stratégique nos ressources humaines et financières. Cela signifie que nous devons, en tant qu'organisation, faire de notre mieux et nous assurer que nos produits, y compris nos communications, nos recommandations et nos documents de sensibilisation en matière de sécurité à l'intention des médias, soient de la meilleure qualité possible.

En général, nous avons atteint la plupart de nos cibles. Cette année, par exemple, plus de 24 des recommandations que nous avons formulées ont reçu une « Attention entièrement satisfaisante », la note la plus élevée accordée. Notre récente Liste de surveillance sur la sécurité a favorisé l'adoption de mesures concrètes en collaboration avec l'industrie et les organismes de réglementation. Par conséquent, nous avons fait beaucoup de progrès en vue de réaliser notre objectif en matière de mise en oeuvre de nos recommandations (80 %). Au niveau de l'organisation, nous avons aussi terminé la mise en place de la Division de la formation et des normes multimodales. En outre, nous avons atteint ou dépassé certaines de nos cibles en matière de publication de rapports.

Cependant, il y a toujours place à l'amélioration, particulièrement lorsqu'on se fixe des objectifs aussi ambitieux que les nôtres. Les retards occasionnés dans le cadre de certains de nos projets étaient attribuables, en partie, au taux de roulement du personnel et aux postes vacants. Toutefois, nous croyons être sur la bonne voie et nous avons reporté à l'année qui vient la plupart des objectifs que nous n'avons pas réalisés cette année. Au niveau de l'organisation, cela inclut une consultation auprès des intervenants, le renforcement de la gestion des dossiers et l'amélioration continue de la base de données de nos enquêtes dans chacun des modes.

Au bout du compte, les Canadiens doivent pouvoir faire confiance à notre réseau de transport, et cette confiance, qui doit s'appuyer sur la fiabilité, peut seulement exister si nous faisons des progrès. Cela signifie que nous devons toujours chercher à améliorer, à faire augmenter le niveau de mise en oeuvre de nos recommandations et à renforcer notre efficience organisationnelle. Chaque année, nous élevons la barre et essayons d'en faire plus. Et maintenant que nous entamons notre troisième décennie, nous continuerons à faire la même chose afin que le réseau de transport du Canada soit le plus sécuritaire possible.

Section 1 : Survol

1.1 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par le biais d'une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. Dans ses enquêtes, le BST vise à dégager les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi qu'à déterminer les lacunes en matière de sécurité qui ont contribué aux accidents. Le BST formule ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements¹ qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline sous réglementation fédérale et qui se produisent au Canada et dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes menées à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada, ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

1.2 Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport de son ressort.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'inciter les autres à agir, à établir des règlements ou à imposer des mesures précises, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et formuler des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication

¹ Un événement de transport est un accident ou un incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

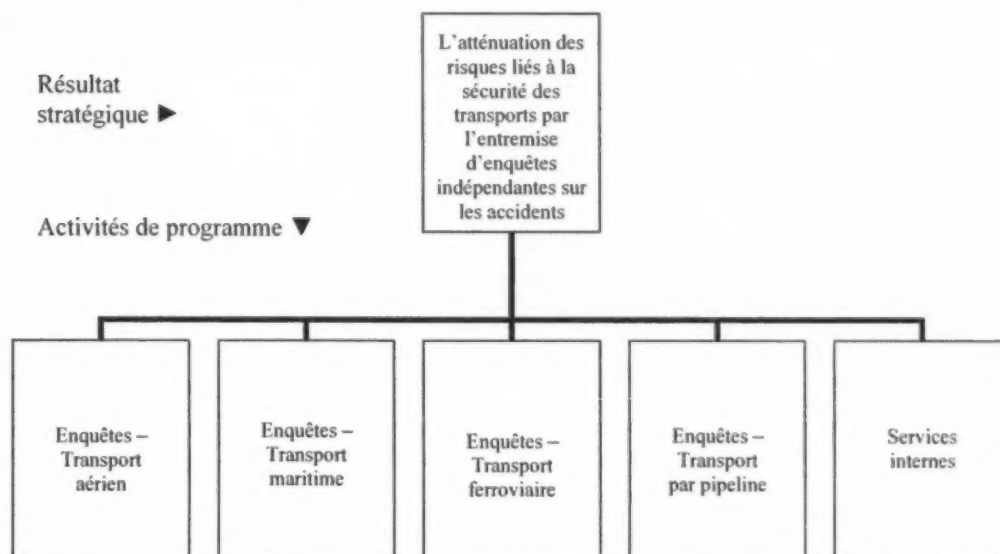
Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes. À titre d'exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), qui a été mis au point par le BST pour décoder, analyser et animer les données d'enregistreur de vol, est maintenant utilisé par plus de 10 pays comme outil dans les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en invitant des enquêteurs étrangers à participer aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. De plus, le BST échange aussi des données avec des organismes partenaires, publie des rapports à l'aide de ces derniers et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

Grâce aux communications suivies du BST avec les organismes de réglementation, les constructeurs, les fabricants et d'autres organismes d'enquête, les conclusions découlant des enquêtes du BST ont mené à de nombreuses améliorations des pratiques d'exploitation, de la conception de l'équipement et de la réglementation dans tous les secteurs des industries de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Les efforts déployés ont également fait du BST un chef de file reconnu à l'échelle mondiale dans le domaine de la sécurité des transports et ont contribué au bien-être économique et social du Canada.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez son site Web à l'adresse suivante : <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp>.

1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre les activités de programme du BST qui contribuent à l'atteinte du résultat stratégique du BST.



1.4 Priorités organisationnelles

Le tableau ci-après fait état des progrès accomplis à l'égard des priorités identifiées dans notre Rapport sur les plans et les priorités de 2010-2011. En général, le BST a atteint ou dépassé ses objectifs relatifs à certaines priorités, alors que les progrès réalisés dans d'autres domaines étaient inférieurs aux attentes, principalement en raison de la complexité des enquêtes ou du taux de roulement du personnel.

Légende du statut des priorités

Dépassé : Plus de 100 p. 100 du niveau de rendement attendu de la priorité a été atteint au cours de l'exercice.

Entièrement atteint : 100 p. 100 du niveau de rendement attendu de la priorité a été atteint au cours de l'exercice.

Atteint en grande partie : De 80 à 99 p. 100 du niveau de rendement attendu de la priorité a été atteint au cours de l'exercice.

Passablement atteint : De 60 à 79 p. 100 du niveau de rendement attendu de la priorité a été atteint au cours de l'exercice.

Non atteint : Moins de 60 p. 100 du niveau de rendement attendu de la priorité a été atteint au cours de l'exercice.

Priorité	Type ²	État
Communication stratégique du mandat du BST, des travaux d'enquête et des réalisations en matière de sécurité au fil du temps	Nouvelle	<p>Satisfait aux attentes. En plus de nos tâches régulières, nous avons entrepris un certain nombre d'activités afin de célébrer notre 20^e anniversaire et afin de nous faire connaître et de présenter ce que nous faisons aux Canadiens et aux Canadiennes. Ces activités comprenaient l'ouverture des portes de notre laboratoire aux journalistes et au grand public, l'animation d'une série de kiosques d'information dans des endroits clés du pays et la diffusion de témoignages vidéo en ligne.</p> <p>Nous avons également effectué un certain nombre d'événements médiatiques et de sensibilisation ciblés afin d'accroître la prise de conscience des risques considérables dans le domaine des transports qui figurent sur notre nouvelle Liste de surveillance.</p> <p>Nous avons enfin continué à capitaliser sur la technologie, à améliorer notre site Web et avons commencé à explorer des plates-formes de médias sociaux afin de communiquer plus efficacement, de maximiser l'atteinte de tous nos messages de sécurité et d'augmenter l'adoption de nos recommandations.</p>
Gestion stratégique des ressources humaines	Déjà établie	Satisfait en grande partie aux attentes. Nous avons réalisé des progrès importants au chapitre de l'examen et la mise à jour des structures organisationnelles et descriptions de postes; nous avons créé une page vouée au recrutement sur notre site Web; nous avons mis en place un programme des anciens; nous avons terminé la mise en œuvre de la Division de la formation et des normes. L'examen du système de disponibilité et l'élaboration d'un programme de formation pour les enquêteurs vont bon train.
Amélioration des produits	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes. Nous avons séparé le projet d'examen et d'amélioration des bases de données des enquêtes en plus petits projets plus faciles à gérer qui seront mis en œuvre graduellement au cours des prochaines années. Le projet était trop

² Les différents types de priorités sont les suivants : priorité **déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; priorité **permanente** – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; priorité **nouvelle** – établie au cours de l'exercice visé dans le RMR.

		<p>complexe, et il n'était pas possible d'améliorer les quatre bases de données modales en même temps.</p> <p>Nous avons reporté à l'exercice 2011-2012 la consultation prévue auprès des intervenants sur les produits et les services du BST parce que nous avons reçu en retard l'approbation pour procéder à un sondage d'opinion.</p> <p>À la fin de l'exercice, nous avons presque terminé la rationalisation de l'unité et des processus de production de rapports et avons apporté certaines améliorations au site Web du BST.</p>
Cadre de gestion des politiques et des procédures	Nouvelle	<p>Satisfait en partie aux attentes. Même si nous avons fait des progrès en la matière, le travail n'est pas fini.</p> <p>Le BST a mis la dernière main à sa structure de gouvernance officielle, sur laquelle s'appuie son cadre de gestion des politiques, des directives et des procédures. Nous avons élaboré des modèles normalisés pour toutes les politiques et toutes les directives ministérielles. Nous avons examiné et mis à jour certaines politiques et certaines directives et élaboré des plans de travail pour l'examen des autres politiques.</p> <p>En 2010-2011, nous avons revu la portée du projet concernant la mise en œuvre d'un système électronique de gestion des documents et des dossiers. Le plan révisé prévoit une mise en œuvre graduelle d'un nouveau système au cours des prochaines années. Cependant, la priorité consistera à évaluer les nouvelles politiques et les nouvelles directives du Conseil du Trésor sur la gestion de l'information et à mettre à jour la stratégie de gestion de l'information du Ministère.</p>

1.5 Analyse des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport canadien, un réseau très dynamique et en constante évolution. Les plus grands défis, auxquels il a fait face en 2010-2011, sont décrits dans les paragraphes suivants.

Du point de vue externe

Le gouvernement dans une économie déficitaire

Dans le budget de 2010, le gouvernement a annoncé que les ministères devaient financer les augmentations salariales prévues dans les conventions collectives à même les budgets courants durant les exercices 2010-2011 à 2012-2013. Il a aussi confirmé que les dépenses liées aux voyages, aux conférences et aux frais de représentation ne devaient pas dépasser les niveaux de 2008-2009. C'est pourquoi le BST a entrepris un examen minutieux de ses dépenses et a apporté certains rajustements afin de continuer à réaliser son mandat en fonction des ressources disponibles.

Du point de vue interne

Développement et maintien d'un effectif bien informé et compétent

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Le BST fait cependant face à des défis en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise. Au cours des dernières années, le BST a eu à faire face à un niveau élevé d'attrition et il s'attend que cette tendance se poursuive au cours des quelques prochaines années. En 2010-2011, 25 employés ont quitté le BST (14 sont partis à la retraite et 11 ont été mutés dans d'autres ministères), ce qui représente plus de 10 % des postes prévus (équivalents temps plein). Même si le BST a accru ses activités d'embauche, il est toujours difficile pour l'organisation de combler les postes vacants à la suite de départs, particulièrement dans les domaines où il y a des pénuries et des occasions d'avancement professionnel ailleurs et où les connaissances et les compétences sont facilement transférables d'un ministère à l'autre.

Amélioration des produits et rapidité de la publication de l'information

La réalisation de notre mandat repose ultimement sur notre capacité à livrer en temps opportun des produits et des services de qualité en matière de sécurité qui contribuent à l'atteinte de notre résultat stratégique. Le BST doit donc continuer à améliorer la rapidité de publication de l'information tout en maintenant un haut niveau de qualité. Il doit aussi demander l'opinion des intervenants relativement à la qualité de ses produits et services afin d'en assurer l'efficacité et la pertinence.

Amélioration des politiques, procédures et processus

Le travail du BST s'appuie fondamentalement sur l'information. Il doit s'assurer que l'information soit non seulement à jour mais aussi conservée et facilement accessible aux employés qui en ont besoin. À cette fin, le BST doit gérer ses politiques, directives et procédures de façon efficace et efficiente dans tous les secteurs d'activités. Il doit aussi continuer d'améliorer les processus et les outils d'appui pour la gestion des dossiers et des données sur support papier et électronique. Ces tâches sont d'autant plus difficiles en

raison du taux de roulement continu et de l'évolution constante de l'environnement de travail du BST.

1.6 Sommaire du rendement

Ressources financières pour 2010-2011 (en milliers de dollars)³

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
29 786	32 017	30 698

Ressources humaines pour 2010-2011 (ÉTP⁴)

Prévues	Réelles	Écart
235	219	16

* équivalents temps plein

Résultat stratégique du BST : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents					
Concordance des activités de programme avec les résultats du gouvernement du Canada : Un Canada sécuritaire et sécurisé					
Activités de programme	2009-2010 Dépenses réelles (en milliers de dollars)	2010-2011(en milliers de dollars)			
		Dépenses principales	Dépenses prévues ⁴	Total des autorisations ⁴	Dépenses réelles
Enquêtes – Transport aérien	13 589	12 780	12 780	14 923	14 311
Enquêtes – Transport maritime	5 502	5 310	5 310	4 665	4 474
Enquêtes – Transport ferroviaire	5 091	4 678	4 678	4 796	4 598
Enquêtes – Transport par pipeline	449	376	376	509	489
Total	24 631	23 144	23 144	24 893	23 872

³ Le total des ressources financières est égal au total pour les activités de programme et les services internes. Le total des dépenses prévues comprend le Budget principal des dépenses. Le total des autorisations comprend le Budget principal des dépenses, le budget supplémentaire des dépenses, les reports de fonds et les transferts de crédits du Conseil du Trésor gérés centralement.

⁴ La différence entre les dépenses prévues et le total des autorisations par activité de programme s'explique par un changement, en 2010-2011, de la méthode d'affectation des coûts par activité de programme.

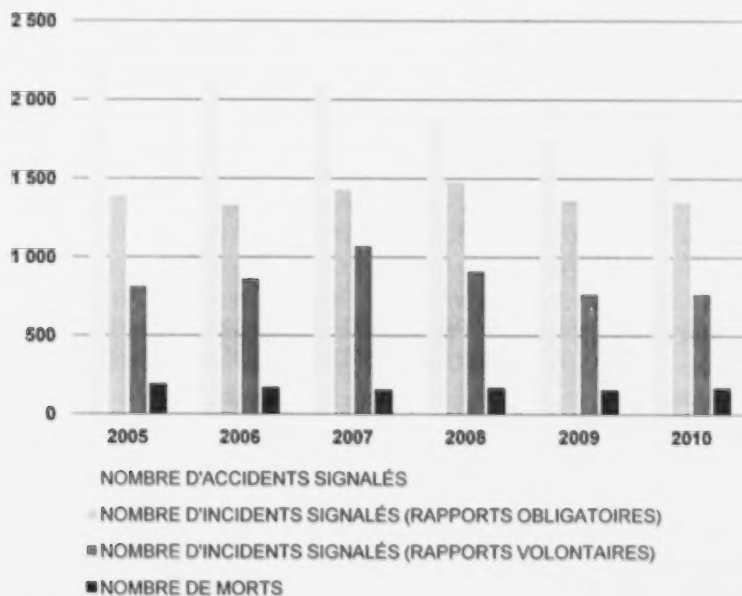
Le tableau suivant montre les dépenses réelles liées à l'activité de programme des Services internes. Cette dernière appuie les besoins des quatre activités de programme énumérées dans le tableau précédent.

Activités de programme	2009-2010 Dépenses Réelles (en milliers de dollars)	2010-2011(en milliers de dollars)			
		Dépenses principales	Dépenses prévues ⁴	Total des autorisations ⁴	Dépenses réelles
Services internes	6 818	6 642	6 642	7 124	6 826

Événements signalés au BST

En 2010, 1727 accidents et 1349 incidents ont été signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements⁵. Le nombre d'accidents a diminué de 1 % en 2010 par rapport au nombre d'accidents signalés en 2009 (1748) et de 15 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2005 et 2009 (2038). Le nombre d'incidents signalés a diminué en 2010 (1349) par rapport à 2009 (1360) et à la moyenne annuelle entre 2005 et 2009 (1397). Il y a également eu 765 rapports volontaires sur des incidents en 2010. Le nombre total de morts a été de 168 en 2010, 13 de plus qu'en 2009, mais le même nombre que la moyenne entre 2005 et 2009.

Figure 1 : Événements signalés au BST



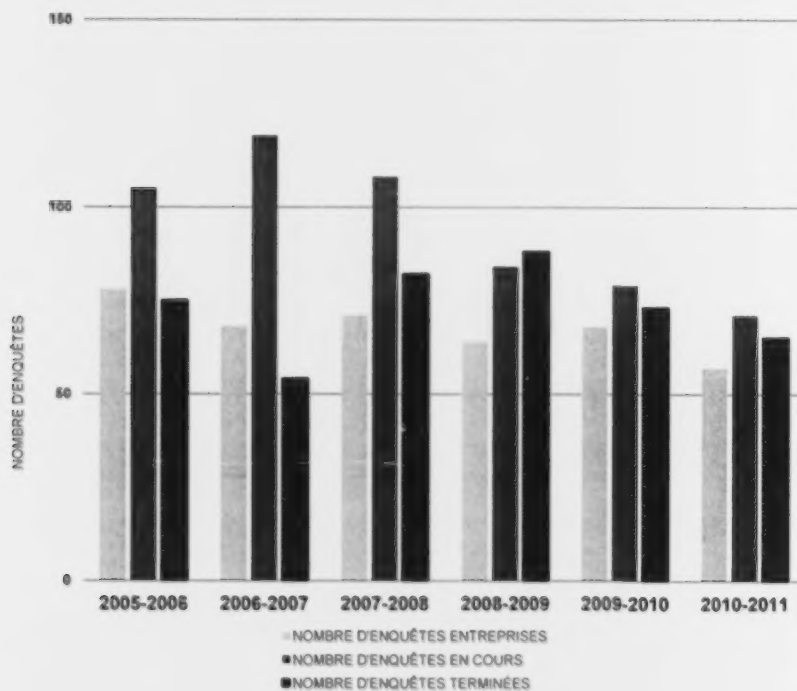
⁵ Voir l'annexe A pour la définition des termes *accident*, *incident* et *événement*.

Enquêtes entreprises, enquêtes en cours et enquêtes terminées

Le BST a entrepris des enquêtes sur 57 des événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2010-2011, comparativement à 65 en 2009-2010. Pendant cet exercice, 65 enquêtes ont été terminées comparativement à 73 pendant l'exercice précédent⁶. Le nombre d'enquêtes en cours a diminué à 71 à la fin de l'exercice par rapport à 79 au début. Le BST continue d'appliquer rigoureusement sa Politique de classification des événements pour déterminer dans quels cas il doit mener des enquêtes. La diminution du nombre d'enquêtes réalisées s'explique principalement par une diminution du nombre total d'événements et par le fait que bon nombre d'événements ne sont pas liés à des enjeux importants touchant la sécurité et justifiant une analyse détaillée.

Durant l'exercice 2010-2011, la durée moyenne des enquêtes était de 488 jours, une augmentation comparativement aux résultats de 2009-2010 (454 jours), mais une diminution comparativement à la moyenne des cinq dernières années (531). Le temps requis pour terminer une enquête dépend de beaucoup de facteurs, comme la complexité du travail d'enquête, la participation d'intervenants externes/internationaux et la disponibilité de ressources d'enquête du BST.

Figure 2 : Enquêtes entreprises, en cours et terminées



⁶ On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié.

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Au terme de ses enquêtes, le BST produit des rapports dans lesquels il présente les lacunes de sécurité qu'il a relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, dans tous les cas où le BST a entrepris une enquête, il a cerné des lacunes de sécurité et des facteurs contributifs, et il les a signalés. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête, ainsi qu'une mise en œuvre rigoureuse de sa méthodologie d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les secteurs susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

Communications de sécurité émises

En 2010–2011, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 46 communications de sécurité, soit 7 recommandations, 22 avis de sécurité et 17 lettres d'information. De l'information sur la sécurité est également communiquée officiellement aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement des lignes de visibilité à un passage à niveau en élaguant les buissons ou la végétation). Les organismes de réglementation comme Transports Canada et la Fédération de l'aviation des États-Unis émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

Évaluation par le Bureau des réponses aux recommandations de sécurité

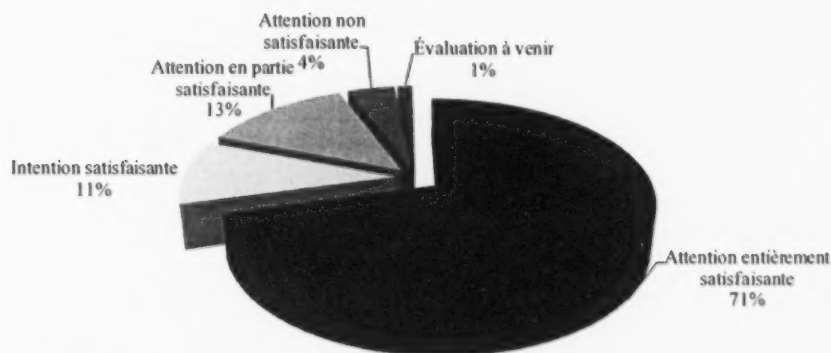
En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui prend connaissance d'une recommandation du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne. Le BST publie sur son site Web (www.bst-tsb.gc.ca) son évaluation des réponses de l'industrie et des organismes gouvernementaux à ses recommandations.

Entre mars 1990 et mars 2011, le Bureau a évalué 537 recommandations. En outre, 7 recommandations doivent être évaluées par le Bureau, portant le nombre total à 544.

Au cours des 21 ans allant de 1990 à 2011, la grande majorité des recommandations du Bureau ont été suivies de changements positifs. Comme on peut le voir dans la figure 3, dans 71 % des cas, les agents de changement ont accordé une attention entièrement satisfaisante et les lacunes en matière de sécurité ont été adéquatement corrigées. Dans 11 % des cas, les agents de changement ont l'intention de prendre des mesures qui régleront considérablement la lacune décrite dans la recommandation (intention satisfaisante). Dans 13 % des cas, les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui ne pallieront qu'en partie la lacune décrite dans la recommandation (attention en partie satisfaisante). Enfin, dans 4 % des cas, les agents de changement n'ont pas pris et n'ont pas l'intention de prendre des mesures qui pallieront la lacune décrite dans la recommandation (attention non satisfaisante).

Au cours des quatre prochaines années, le Bureau cherchera à faire passer le taux de recommandations ayant reçu une « attention entièrement satisfaisante » à 80 %. On redoublera d'efforts en matière de sensibilisation afin d'inciter les agents de changement à participer à des discussions sur un certain nombre d'enjeux de longue date qui ne sont toujours pas réglés dans le but d'augmenter le nombre de mesures de sécurité prises.

Figure 3 : Catégories des évaluations des réponses, 1990–2011



Évaluation par le Bureau des réponses aux recommandations découlant de la Liste de surveillance

En mars 2010, nous avons publié notre Liste de surveillance. Cette liste met en évidence neuf problèmes critiques représentant les plus grands risques pour les Canadiens auxquels nous devons nous attaquer afin d'accroître la sécurité des transports au Canada. Nos experts avaient déjà relevé des tendances inquiétantes. En effet, trop souvent, en arrivant sur les lieux d'un accident, ils ne pouvaient que constater que celui-ci était dû à des problèmes de sécurité qui avaient déjà été signalés auparavant. Dans certains cas, les problèmes avaient été signalés 15 ans plus tôt et ils n'avaient toujours pas été réglés convenablement.

La Liste de surveillance est ainsi devenue la pierre angulaire des changements, un moyen d'appuyer le message de sécurité du BST, de stimuler les discussions et d'amener les responsables de la réglementation ainsi que les intervenants de l'industrie à agir.

Les neuf problèmes figurant sur la Liste de surveillance ont donné lieu à la formulation de 41 recommandations en matière de sécurité, destinées à l'industrie et aux responsables de la réglementation. Avant mars 2010, la cote « Attention entièrement satisfaisante » (la cote la plus élevée) n'avait été attribuée qu'à quelques réponses aux recommandations. Or, depuis la publication de la Liste de surveillance, nous avons attribué cette même cote à sept autres réponses, ce qui signifie qu'en cette première année, nous avons déjà traité près d'un tiers des problèmes de sécurité critiques. Des renseignements détaillés au sujet des actions prises en réponse aux recommandations qui se trouvent sur la Liste de surveillance sont disponibles dans le Rapport annuel de 2010-2011 du BST au <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp>.

En dépit des progrès réalisés, il reste beaucoup à faire. Nous nous sommes fixés pour objectif d'atteindre un taux de mise en œuvre de 100 %. Nous voulons qu'au cours des quatre prochaines années, les 41 recommandations de la Liste de surveillance reçoivent une « Attention entièrement satisfaisante ».

Pour y parvenir, nous ferons un suivi de toutes les mesures prises et remettrons périodiquement des « cartes de pointage » aux organismes de réglementation. Nous poursuivrons également nos activités de sensibilisation afin de mieux faire connaître les enjeux de la Liste de surveillance. Au printemps prochain, nous procéderons à une évaluation plus complète et publierons un rapport sur les mesures prises et les résultats obtenus. Nous réviserons aussi la Liste de surveillance et la mettrons à jour. Les éléments de la liste qui ont abouti à un dénouement pleinement satisfaisant seront enlevés de la liste et de nouveaux éléments y seront peut-être ajoutés.

Figure 4 : Cotes d'évaluation des réponses relatives aux recommandations découlant de la Liste de surveillance, 1990-2011



Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et Canadiennes et au monde des transports

Les enquêtes sur les accidents ne représentent qu'une partie du travail du BST. Lorsque quelque chose ne va pas, que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos voies ferrées, de nos pipelines ou encore dans notre espace aérien, nous établissons les faits, déterminons les causes et voyons ce qui peut être fait pour empêcher toute récurrence. Mais il est tout aussi important de communiquer ces informations à ceux qui en ont le plus besoin : les intervenants du gouvernement et de l'industrie, les médias, les premiers intervenants, les autorités locales et nationales, les fabricants et le public canadien. Nous utilisons à cette fin divers supports et forums : avis de sécurité, lettres d'information, rapports d'enquête, mises à jour régulières du site Web du BST, rapports statistiques mensuels et événements médiatiques présentés dans le pays. En 2010-2011, nous avons publié 65 rapports d'enquête et organisé 7 événements médiatiques d'un bout à l'autre du Canada. Nous avons également répondu à des milliers de questions des médias par l'entremise de notre service téléphonique, dans les régions et en personne sur les lieux des accidents.

Par ailleurs, le BST a mis en œuvre un programme de sensibilisation dynamique qui a permis à divers groupes et associations d'apprendre à nous connaître et à prendre connaissance des occasions de collaboration qui s'offrent, et qui nous a surtout permis de faire passer notre message. C'est justement pour mettre de l'avant ce message que les membres du Bureau font régulièrement des présentations et des discours et qu'ils rencontrent les décideurs afin de les sensibiliser aux risques associés aux transports et d'encourager la mise en pratique des recommandations du BST. Au cours du présent exercice financier, les membres du Bureau se sont adressés à 23 auditoires constitués de représentants des quatre modes de transport. De plus, en participant et en donnant des présentations à de nombreux événements et conférences non seulement au Canada, mais aussi à l'étranger, les enquêteurs du BST jouent eux aussi un rôle important dans la promotion du travail du Bureau et dans le partage des informations recueillies au cours des enquêtes.

1.7 Profil des dépenses

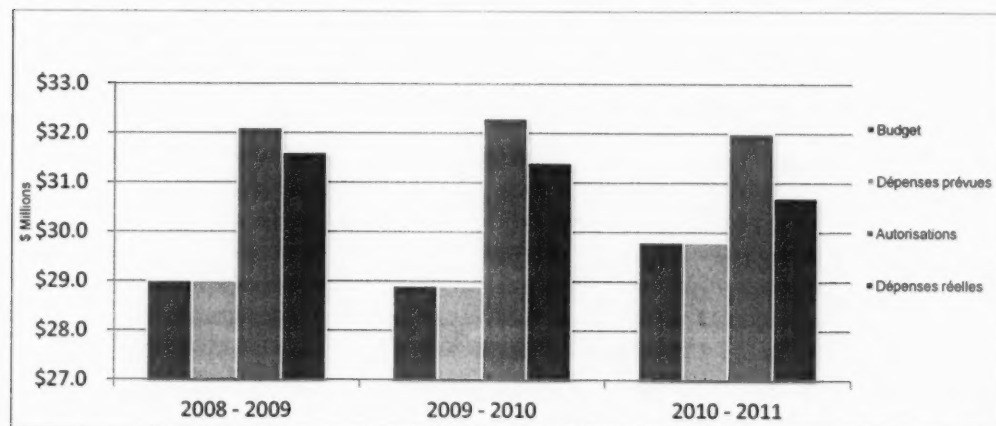
Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'exercice. Comme le montre le tableau ci-dessous, les dépenses pour 2010-2011 sont moindres que celles des années précédentes. Les dépenses de programme de 2010-2011 ont connu une baisse de 0,8 million de dollars (2,4 %) par rapport à 2009-2010. Cette diminution s'explique par différents facteurs :

- taux de roulement du personnel, qui a réduit les dépenses salariales et de formation;
- diminution du nombre de déploiements liés à des événements, qui a entraîné une réduction des coûts liés aux déplacements et aux heures supplémentaires;

- retards du projet de mise à jour des bases de données sur les enquêtes des modes, qui ont entraîné une réduction des dépenses en informatique; et
- diminution prévue des dépenses discrétionnaires en réaction aux mesures de restriction du budget de 2010.

La figure qui suit montre la tendance des dépenses du BST sur une période de trois ans. Les niveaux de référence fournis par le Budget principal des dépenses sont demeurés stables au cours des trois dernières années. Toutefois, l'organisation a obtenu des autorisations supplémentaires par le biais du Budget supplémentaire des dépenses et de virements de crédits du Conseil du Trésor. Ces autorisations avaient principalement pour but de défrayer les coûts découlant des augmentations de salaire accordées en vertu des conventions collectives et d'obtenir les reports de fonds non utilisés des exercices précédents.

Figure 5 : Tendance des dépenses entre 2008-2009 et 2010-2011



1.8 Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir plus de renseignements sur les crédits organisationnels et/ou dépenses législatives du BST, veuillez consulter les Comptes public du Canada 2010-2011 (Volume II). Vous trouverez une version électronique des Comptes public sur le site <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html>.

Section 2 : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

2.2 Activités de programme

Pour atteindre ce résultat, Le BST a quatre principales activités de programme qui consistent à mener des enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs suivants :

- Transport aérien
- Transport maritime
- Transport ferroviaire
- Transport par pipeline

Tel que décrit dans le Budget principal des dépenses de 2010-2011, dans le cadre de chaque activité de programme, le personnel effectue des enquêtes indépendantes sur les événements de transport de compétence fédérale afin d'identifier les causes et les facteurs contributifs, publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité aux intervenants, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement de même qu'évalue et fait le suivi des réponses aux recommandations. Ceci comprend également des travaux spécialisés dans les domaines suivants : l'ingénierie, la macro-analyse, la performance humaine, les services juridiques, les communications, l'assurance de la qualité de même que les services linguistiques et de publication.

L'activité de programme des services internes du BST comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les activités de programme des quatre modes de transport et pour répondre aux obligations générales du BST. Ces activités sont coordonnées par la Direction générale des services intégrés du BST et comprennent les services liés à gestion des ressources humaines; à la gestion financière; à la gestion de l'information; à la technologie de l'information; aux biens immobiliers; au matériel; à l'approvisionnement et aux autres activités administratives.

2.3 Enquêtes – Transport aérien

Ressources financières pour 2010–2011 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
12 780	14 923	14 311

Ressources humaines pour 2010–2011 (ÉTP*)

Prévues	Réelles	Écart
100	94	6

* équivalents temps plein

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	50 rapports	Objectif passablement atteint. Le BST a publié 38 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	457 jours	Objectif atteint en grande partie. Le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 503 jours.
Communications de sécurité plus efficaces	Nombre de communications de sécurité émises	Sans objet ⁷	Objectif entièrement atteint. Le BST a émis : - 6 recommandations de sécurité; - 6 avis de sécurité; - 3 lettres d'information.
	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations	Non déterminés	Objectif passablement atteint. De 1990 à 2011, 59 pour cent des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante.

⁷ Il n'est pas possible de fixer un nombre cible pour les communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

2.3.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme

En 2010-2011, les responsables de l'activité de programme liée aux enquêtes aériennes ont utilisé la majorité des ressources financières à leur disposition. Il n'est resté que 612 000 \$. Le solde non utilisé s'explique principalement par le taux de roulement des employés et une diminution du nombre de déploiements vers des lieux d'événement, ce qui a réduit les dépenses liées aux déplacements et aux heures supplémentaires.

Le niveau de dotation réel de l'activité de programme liée aux enquêtes aériennes était inférieur aux prévisions de six équivalents temps plein. Cette différence est due à deux postes d'enquêteur vacants ainsi qu'aux postes vacants liés à diverses fonctions de soutien comme les communications, les services à l'appui des enquêtes et le secrétariat ministériel, qui sont affectés à l'activité de programme liée aux enquêtes aériennes.

En 2010-2011, le BST a publié 38 rapports d'enquête aérienne, soit 12 rapports de moins que l'objectif visé (50). Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière de sécurité qu'il a identifiées par le biais de 6 avis de sécurité et de 3 lettres d'information. Le délai moyen pour terminer les 38 rapports a été de 503 jours, soit 46 jours de plus que l'objectif visé (457) et 53 jours de plus que la moyenne des cinq dernières années (450).

Il y a un certain nombre de raisons pour lesquelles les cibles établies n'ont pas été réalisées. Certaines enquêtes complexes ont exigé plus de travail qu'à l'habitude. Certaines enquêtes ont été plus longues en raison de la participation d'intervenants internationaux. De plus, durant la dernière année, on a entrepris un nombre important de nouvelles enquêtes aériennes dans la région du Québec, ce qui a eu un impact important sur la charge de travail des enquêteurs de la région. Enfin, l'enquête sur l'écrasement de l'hélicoptère Sikorsky S-92A en 2009 à Terre-Neuve a exigé l'affectation d'une bonne partie des ressources de la Direction des enquêtes aéronautiques, de la Direction des communications et du Bureau au cours des trois derniers mois de l'exercice, ce qui a retardé les travaux dans le cadre d'autres enquêtes et la production d'autres rapports.

En comparant cette année à l'an dernier, on note une augmentation du nombre d'enquêtes entreprises, soit 37 comparativement à 33 et une diminution du nombre d'enquêtes terminées, 38 comparativement à 50. Parmi les 38 enquêtes terminées, 8 pour cent (3) avaient été entreprises au cours de l'exercice, 55 pour cent (21) en 2009-2010, 29 pour cent (11) en 2008-2009 et 8 pour cent (3) au cours d'un exercice précédent.

De 1990 à 2011, les 247 recommandations en matière de sécurité aérienne évaluées par le Bureau ont été suivies d'un peu de changements positifs. Dans 59 pour cent des cas (145 sur 247), les agents de changement ont pris des mesures visant à réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation, et dans 8 pour cent des cas (20 sur 247), ils ont l'intention de prendre de telles mesures. Le BST n'est pas satisfait des résultats obtenus relativement aux recommandations en matière de sécurité aérienne et planifie renforcer ses efforts en vue d'encourager les organismes de réglementation et les intervenants de l'industrie à mettre en place plus de mesures de sécurité.

2.3.2 Leçons apprises

Il est difficile de prédire année après année où, au pays, il faudra réaliser des enquêtes. Il est préférable de planifier et de gérer les ressources d'enquête à l'échelle nationale afin de pouvoir affecter les ressources en fonction de ces fluctuations. À l'avenir, nous nous efforcerons de transférer plus rapidement les ressources requises là où le besoin se fait sentir.

Il faut aussi procéder à des analyses plus poussées au moment de définir les cibles en matière de rendement afin de s'assurer que celles-ci sont réalistes et réalisables. Il se peut que la cible relative à la publication annuelle de 50 rapports sur le transport aérien soit trop élevée en raison de la tendance à la baisse du nombre d'événements qui exigent une enquête aux termes de la Politique de classification des événements du BST.

2.4 Enquêtes – Transport maritime

Ressources financières pour 2010–2011 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
5 310	4 665	4 474

Ressources humaines pour 2010–2011 (ÉTP⁸)

Prévues	Réelles	Écart
41	37	4

équivalents temps plein

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	10 rapports	Objectif atteint en grande partie. Le BST a publié 8 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	426 jours	Objectif passablement atteint. Le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 529 jours.
Communications de sécurité plus efficaces	Nombre de communications de sécurité émises	Sans objet ⁸	Objectif entièrement atteint. Le BST a émis : - 5 avis de sécurité; - 6 lettres d'information.

⁸ Il n'est pas possible de fixer un nombre cible de communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations	Non déterminés	Objectif atteint en grande partie. De 1990 à 2011, 77 pour cent des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante.

2.4.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme

En 2010-2011, les responsables de l'activité de programme liée aux enquêtes maritimes ont utilisé la majorité des ressources financières à leur disposition. Il n'est resté que 191 000 \$. Le solde non utilisé s'explique principalement par la présence de postes d'enquêteur vacants. En outre, il y a eu une diminution du nombre de déploiements vers des lieux d'événement, ce qui a réduit les dépenses liées aux déplacements et aux heures supplémentaires.

Le BST a publié 8 rapports d'enquête maritime, 2 rapports de moins que l'objectif visé (10). Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière de sécurité qu'il a identifiées par le biais de 5 avis de sécurité et de 6 lettres d'information. Le délai moyen pour terminer les 8 rapports d'enquête a été de 529 jours, ou 103 jours de plus que l'objectif visé (426) et de 215 jours en dessous de la moyenne des cinq dernières années (744).

En comparant les résultats de cette année avec ceux de l'année dernière, on note une diminution de 55 pour cent du nombre d'enquête entreprises, 5 comparativement à 11 et une diminution de 11 pour cent du nombre d'enquêtes terminées, 8 comparativement à 9. Parmi les 8 enquêtes terminées, 88 pour cent (7) avaient débuté en 2009-2010 et 13 pour cent (1) au cours d'un exercice précédent.

Tout au long de l'exercice, la Direction des enquêtes maritimes a dû relever des défis en raison des importantes fluctuations de ses ressources humaines. Il y avait plusieurs postes d'enquêteur vacants à l'administration centrale et dans les régions. De plus, certains postes de direction clés ont aussi été vacants durant une partie de l'exercice, ce qui a fait en sorte que des employés devaient réaliser des enquêtes et s'acquitter de tâches de gestion. Par conséquent, le rendement général en a souffert, et cela a eu un impact marqué sur la réalisation des cibles prévues. On a aussi éprouvé des difficultés dans le cadre de certaines enquêtes, ce qui a retardé la production de rapports de qualité.

De 1990 à 2011, la grande majorité des recommandations en matière de sécurité maritime ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Dans 77 % des cas (113 sur 146), les agents de changement ont pris des mesures visant à

réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation, et dans 17 % des cas (25 sur 146), ils ont l'intention de prendre de telles mesures.

2.4.2 Leçons apprises

Il faut mettre en place une structure de gestion des ressources humaines et de planification de la relève plus solide pour réduire au minimum le nombre de postes vacants et le temps qu'il faut pour les combler. En 2011-2012, le BST adoptera une approche plus stratégique en matière de dotation des postes d'enquêteur, y compris la création d'un bassin de candidats préqualifiés pour des postes d'enquêteur.

On a aussi cerné des occasions d'amélioration dans les processus opérationnels de la Direction des enquêtes maritimes. En 2011-2012, on s'efforcera d'optimiser ces processus. On portera une attention plus soutenue à l'établissement de cibles de rendement en matière de délais qui sont davantage harmonisées aux ressources disponibles.

2.5 Enquêtes – Transport ferroviaire

Ressources financières pour 2010–2011 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
4 678	4 796	4 598

Ressources humaines pour 2010–2011 (ÉTP*)

Prévues	Réelles	Écart
34	34	-

* équivalents temps plein

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	13 rapports	Objectif dépassé. Le BST a publié 16 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	498 jours	Objectif dépassé. Le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 442 jours.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Communications de sécurité plus efficaces	Nombre de communications de sécurité émises	Sans objet ⁹	Objectif entièrement atteint. Le BST a émis : - 1 recommandation de sécurité; - 9 avis de sécurité; - 8 lettres d'information.
	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations	Non déterminés	Objectif atteint en grande partie. De 1990 à 2011, 82 pour cent des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante.

2.5.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme

En 2010-2011, les responsables de l'activité de programme liée aux enquêtes ferroviaires ont utilisé la majorité des ressources financières et toutes les ressources humaines à leur disposition. Il n'est resté que 198 000 \$. Le solde non utilisé s'explique principalement par une diminution du nombre de déploiements vers des lieux d'événement, ce qui a réduit les dépenses liées aux déplacements et aux heures supplémentaires.

L'activité de programme liée aux enquêtes ferroviaires a eu beaucoup de succès durant l'exercice 2010-2011. On a atteint toutes les cibles en matière de rendement et on en a même dépassé quelques-unes. Le BST a publié 16 rapports d'enquêtes ferroviaires, soit plus que la cible de 13 prévue. Le délai moyen pour terminer ces rapports d'enquête a été de 442 jours, ou 56 jours de moins que l'objectif visé. Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière de sécurité qu'il a cernées par le truchement de neuf avis de sécurité et huit lettres d'information.

En comparant les résultats de cette année avec ceux de l'année dernière, on note une diminution de 22 pour cent du nombre d'enquêtes entreprises, 14 comparativement à 18, et une augmentation de 23 pour cent du nombre d'enquêtes terminées, 16 comparativement à 13. Parmi les 16 enquêtes terminées, 63 pour cent (10) avaient débuté en 2009-2010, 38 pour cent (6) en 2008-2009.

Le délai moyen nécessaire pour produire un rapport d'enquête a diminué, passant de 498 jours en 2009-2010 à 442 jours en 2010-2011, une diminution de 11 %.

⁹ Il n'est pas possible de fixer un nombre cible pour les communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

En 2010-2011, le délai moyen a aussi diminué, comparativement à la moyenne des cinq années précédentes (570). Cette amélioration est due principalement à la réduction du nombre d'enquêtes et à certains rajustements apportés aux processus opérationnels internes, ce qui a permis de mieux affecter les ressources à un nombre moins élevé d'enquêtes.

De 1990 à 2011, la grande majorité des 131 recommandations en matière de sécurité ferroviaire évaluées par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Dans 82 % des cas (108 sur 131), les agents de changement ont pris des mesures visant à réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation, et dans 8 % des cas (11 sur 131), ils ont l'intention de prendre de telles mesures.

2.5.2 Leçons apprises

Au cours de l'exercice qui vient de se terminer, la Direction des enquêtes ferroviaires a dédié ses efforts à la gestion plus rigoureuse du processus d'enquête. Une coordination efficace au sein de l'équipe et une reconstitution au début de l'enquête de la séquence des événements et des lacunes de sécurité ont eu pour résultat des rapports concis, ciblés et terminés dans un délai plus court. Des rapports mieux ciblés garantissent que les agents de changements sont informés à temps des lacunes de sécurité, ce qui se traduit souvent par des actions immédiates en matière de sécurité et une réduction des risques.

2.6 Enquêtes – Transport par pipeline

Ressources financières pour 2010–2011 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
376	509	489

Ressources humaines pour 2010–2011 (ÉTP^{*})

Prévues	Réelles	Écart
3	3	-

* équivalents temps plein

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	3 rapports	Objectif entièrement atteint. Le BST a publié 3 rapports d'enquête.
	Délai moyen pour terminer les rapports d'enquête	490 jours	Objectif dépassé. Le délai moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 431

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
			jours.
Communications de sécurité plus efficaces	Nombre de communications de sécurité émises	Sans objet ¹⁰	Objectif entièrement atteint. Le BST a émis 2 avis de sécurité.
	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations	Non déterminés	Objectif entièrement atteint. De 1990 à 2011, 100 pour cent des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante.

2.6.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme

En 2010-2011, les responsables de l'activité de programme liée aux enquêtes de pipeline ont utilisé la majorité des ressources financières à leur disposition (il n'est resté que 20 000 \$) et toutes les ressources humaines.

L'activité de programme liée aux enquêtes de pipeline a eu beaucoup de succès durant l'exercice 2010-2011. On a atteint toutes les cibles en matière de rendement et on en a même dépassé quelques-unes. Le BST a publié 3 rapports d'enquête de pipeline en 2010-2011. Le délai moyen pour terminer ces rapports a été de 431 jours, ou 59 jours de moins que l'objectif visé. Le délai moyen pour terminer un rapport d'enquête de pipeline en 2010-2011 est aussi demeuré à 107 jours en dessous de la moyenne des cinq dernières années (538). Le BST a aussi communiqué les lacunes en matière de sécurité qu'il a cernées par le truchement de deux avis de sécurité.

De 1990 à 2011, toutes les 20 recommandations en matière de sécurité des pipelines émises par le Bureau ont été suivies de changements positifs.

2.6.2 Leçons apprises

Le BST a été en mesure d'atteindre ses objectifs grâce à une gestion rationnelle et efficace de ses ressources. Le respect du processus d'enquête et la coordination au sein de la direction et avec les membres des autres équipes du BST ont eu pour résultat l'identification précoce des besoins d'essais métallurgiques et la préparation de rapports concis, ciblés et produits dans un délai plus court.

¹⁰ Il n'est pas possible de fixer un nombre cible pour les communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

2.7 Services internes

Ressources financières pour 2010-2011 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
6 642	7 124	6 826

Ressources humaines pour 2010-2011 (ÉTP*)

Prévues	Réelles	Écart
57	51	6

*équivalents temps plein

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Renforcer les pratiques de gestion	Amélioration continue des cotes accordées à chacun des aspects de la gestion lors de l'évaluation effectuée par le Secrétariat du Conseil du trésor à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG)	Donner suite aux enjeux soulevés dans le cadre de la ronde VII du CRG	Objectif atteint en grande partie. Du progrès a été réalisé toutefois des efforts soutenus seront nécessaires en 2011-2012 afin de remédier aux points du plan d'action qui restent.

2.7.1 Sommaire du rendement et analyse de l'activité de programme

En 2010-2011, les responsables des Services internes n'ont pas utilisé toutes les ressources financières à leur disposition. Le solde non utilisé s'explique principalement par le taux de roulement des employés et les retards liés à la réalisation de deux projets : la mise en œuvre d'un système électronique de gestion des dossiers et l'amélioration des bases de données des modes, ce qui a entraîné une diminution des dépenses liées à l'informatique.

En 2010-2011, les niveaux de dotation des ressources humaines au sein des Services internes étaient inférieurs aux prévisions. Cette situation est attribuable au départ imprévu d'employés et au temps qu'il a fallu pour réaliser les processus de dotation connexes et trouver des remplaçants adéquats. Durant l'exercice, le BST a dû travailler fort pour maintenir une capacité adéquate en matière de ressources humaines au sein de la Direction générale des services intégrés. Malgré cela, toutes les obligations externes de l'organisation ont été respectées, et on a utilisé des services d'aide temporaire pour combler des postes à court terme et assurer la continuité des activités internes.

En 2009-2010, le BST a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de la Ronde VII du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Secrétariat du Conseil du Trésor. Les observations du Secrétariat du Conseil du Trésor sur la qualité de la gestion du BST ont été très positives. Cependant, on a cerné des occasions d'amélioration en ce qui a trait au rapport sur le rendement du Ministère. Le BST a donc précisé le libellé de son résultat stratégique et de ses activités de programme, ce que reflétera le Rapport sur les plans et les priorités de 2012-2013. En outre, on a réalisé un examen des indicateurs de rendement et apporté certains changements à temps pour le Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012. De plus, il faut poursuivre les travaux afin de peaufiner le cadre de gestion du rendement du BST.

En 2010-2011, le BST a réalisé un certain nombre d'activités de planification organisationnelle majeures. Il a mis en place un nouveau processus intégré de planification des ressources humaines et des activités. Il a mis à jour le profil de risque et élaboré un nouveau plan stratégique quinquennal.

En raison de priorités conflictuelles et du fait que certains postes clés étaient vacants, il y a eu un progrès limité dans le cadre de l'élaboration et de la mise à jour des politiques, de l'examen et de la rationalisation des procédures internes et de la documentation des normes de service internes. La mise à jour des politiques et des directives des domaines fonctionnels des Services intégrés restera une priorité en 2011-2012.

En 2010-2011, le BST a été confronté à une augmentation importante de sa charge de travail en raison des nouvelles exigences en matière de rapports financiers à l'échelle du gouvernement. En réaction aux nouvelles politiques du Conseil du Trésor, le BST a préparé des états financiers prospectifs et révisé la présentation de ses états financiers de fin d'exercice vérifiés. En outre, il a participé à un groupe de travail interministériel sur l'élaboration de modèles pour respecter les nouvelles exigences redditionnelles liées à la production de rapports financiers trimestriels. Le rapport financier trimestriel du BST a par conséquent été distribué à l'échelle du gouvernement en tant que modèle que peuvent utiliser d'autres petits ministères et organismes. Enfin, la Politique sur le contrôle interne du Conseil du Trésor s'est appliquée pour la première fois au BST durant l'exercice 2010-2011. La politique exige une évaluation détaillée des contrôles internes du Ministère en matière de rapport financier et la préparation d'une divulgation de la direction publiée en annexe des états financiers du Bureau dans le Rapport ministériel sur le rendement.

2.7.2 Leçons apprises

S'il veut réaliser avec succès ses priorités en matière de Services internes, le BST doit compter sur un personnel chevronné qui en connaît bien le fonctionnement. Afin de réduire au minimum l'impact des départs imprévus des employés, le BST s'est davantage tourné vers l'embauche d'employés temporaires et d'employés occasionnels pour combler les postes vacants à court terme. De plus, il a ajouté un poste d'agent financier à son effectif en réponse à l'augmentation des exigences en matière de rapports financiers et pour réduire les risques liés au départ d'employés des finances sur les contrôles

internes. Enfin, on examinera et améliorera les stratégies en matière de ressources humaines pour doter les postes au sein des Services internes afin de trouver des solutions plus permanentes.

L'examen des retards dans le cadre des projets a révélé qu'il était préférable de procéder, dès l'approbation initiale, à une meilleure planification afin de mieux comprendre la portée générale des projets et le temps qu'il faudra pour les réaliser. En 2011-2012, on a divisé les projets en plus petites composantes afin que l'on puisse mieux comprendre et réaliser les produits livrables.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Principales données financières

Les principales données financières présentées dans cette section fournissent des renseignements supplémentaires sur la situation financière et les opérations du BST.

En ce qui a trait à la comptabilité d'exercice, les charges et le coût des opérations du BST s'élevaient à 34,9 millions de dollars en 2010-2011 (comparativement à 34,8 millions en 2009-2010). Ces résultats incluent 3,8 millions de dollars de services reçus sans frais d'autres ministères du gouvernement fédéral ainsi que d'autres dépenses qui n'ont pas d'impact sur les crédits pour dépenses de fonctionnement du Bureau comme le passif relatif aux avantages sociaux des employés.

La diminution des actifs dans l'État de la situation financière découle principalement d'une diminution de 488 000 \$ de la valeur comptable nette des immobilisations corporelles durant l'exercice 2010-2011. Cette diminution est liée principalement à la catégorie des logiciels élaborés à l'interne, et reflète le report de projets visant à améliorer les bases de données sur les moyens de transport du BST et à mettre en œuvre le système électronique de gestion des documents et des dossiers.

État condensé de la situation financière

Au 31 mars 2011 (en milliers de dollars)

	Variation en %	2010-2011	2009-2010
Total des actifs	-5,1 %	6 995	7 371
Total des passifs	2,2 %	7 055	6 897
Avoir du Canada	-112,7 %	(60)	474
Total	-5,1 %	6 995	7 371

Déclaration condensée des opérations

Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 (en milliers de dollars)

	Variation en %	2010-2011	2009-2010
Total des charges	0,5 %	34 955	34 783
Total des revenus	87,0 %	43	23
Coût net des opérations	0,4 %	34 912	34 760

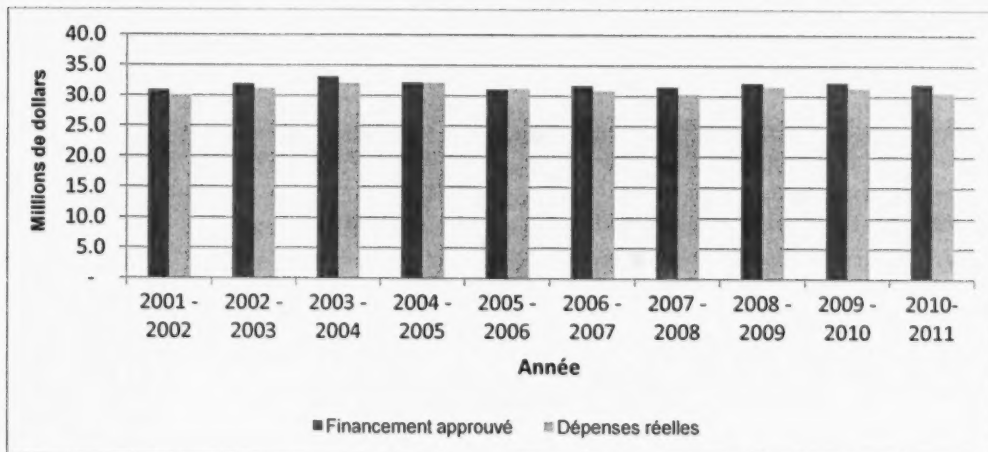
Le BST a amorcé l'année avec un Budget principal autorisé de 29,8 millions de dollars. Des autorisations supplémentaires (virements de crédits du Conseil du Trésor) de 2,2 millions de dollars ont été approuvées au cours de l'année pour un total approuvé de 32,0 millions de dollars. Ce montant comprenait 1,0 million de dollars du report de fonds non utilisés de l'exercice précédent, 0,9 million de dollars pour les rajustements par suite des conventions collectives et 0,2 million de dollars pour les dépenses relatives aux prestations de départ et aux congés parentaux.

Comme le montre la figure 5, au cours des 10 dernières années, le financement du BST est demeuré relativement constant entre 31 et 32 millions de dollars. Pour la période 2002-2003 à 2004-2005, le BST a reçu du financement spécial à court terme du Parlement pour faire face à des pressions particulières sur ses ressources. Par la suite, le financement s'est stabilisé, et les augmentations du financement des deux dernières années s'expliquent principalement par les augmentations de salaire négociées dans les conventions collectives.

Les dépenses de programme en 2010-2011 ont diminué de 0,8 million de dollars, soit 2,4 %, comparativement à 2009-2010. Cette diminution s'explique par différents facteurs :

- taux de roulement du personnel, qui a réduit les dépenses salariales et de formation;
- une diminution du nombre de déploiements liés à des événements, qui a entraîné une réduction des coûts liés aux déplacements et aux heures supplémentaires;
- retards dans le cadre du projet de mise à jour des bases de données sur les enquêtes des modes, qui ont entraîné une réduction des dépenses en informatique;
- une diminution prévue des dépenses discrétionnaires en réaction aux mesures de restriction du budget de 2010.

Figure 6. Financement et dépenses du BST de 2001-2002 à 2010-2011



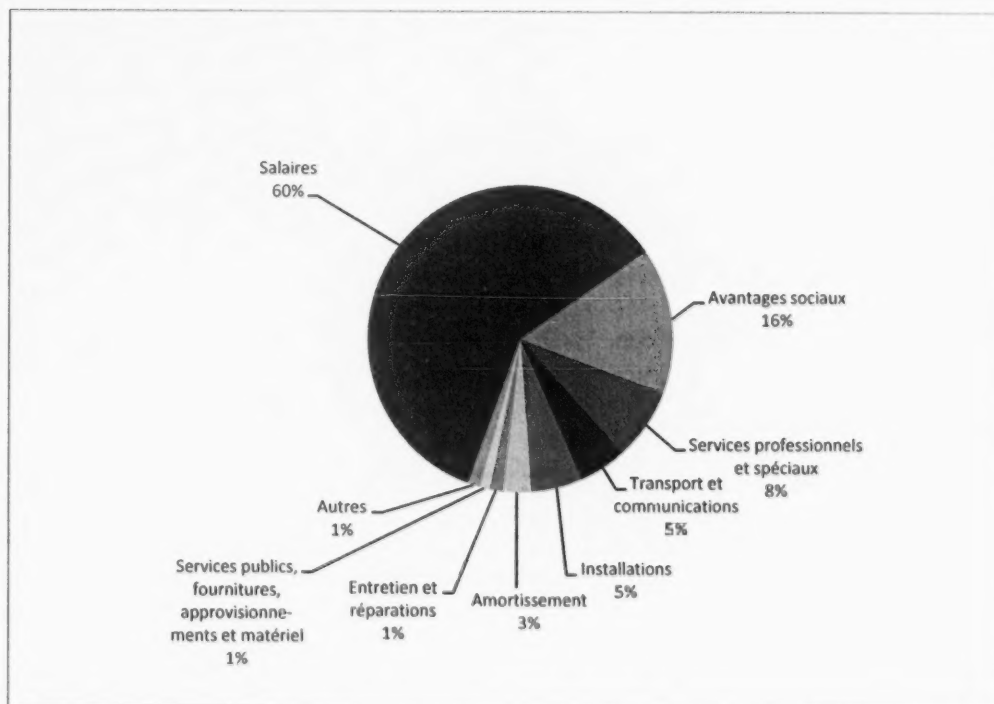
3.2 États financiers

Le BST prépare ses états financiers annuels selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Ces états financiers sont vérifiés par le Bureau du vérificateur général du Canada. En 2010-2011, le Secrétariat du Conseil du Trésor a mis en place un nouveau principe comptable qui exige des changements dans les états financiers du Ministère. Plus particulièrement, l'État des résultats présente maintenant les résultats par activité de programme plutôt que par catégorie de dépenses. L'annexe B du présent document renferme les états financiers vérifiés du BST pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2011, ainsi que le rapport du vérificateur et l'évaluation annuelle de l'efficacité des contrôles internes du Ministère relatifs aux rapports financiers.

Les coûts de fonctionnement nets du BST représentent un coût d'environ 1,02 dollar par citoyen canadien. Ce montant permet au Canada de maintenir sa capacité de faire enquête sur d'importantes lacunes de sécurité dans les quatre modes de transport du réseau national.

La figure 6 montre les dépenses par catégorie principale.

Figure 7. Charges du BST par catégorie



3.3 Liste des tableaux supplémentaires

La version électronique des tableaux supplémentaires énumérés ci-dessous est disponible sur le site Web du Secrétariat du Conseil du trésor, à l'adresse : <http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/2010-2011/index-fra.asp> :

- Rapport sur les frais d'utilisation
- Achats écologiques

Section 4 : Autre sujet d'intérêt

4.1 Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp>. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst-tsb.gc.ca
Numéro de téléphone sans frais : 1 800 387-3557
Numéro de télécopieur : 819-997-2239

Annexe A – Définitions

Accident	de façon générale, événement de transport qui entraîne des blessures graves ou cause la mort d'une personne ou des dommages considérables aux biens matériels, en particulier dans la mesure où il a une incidence sur la sécurité des opérations (voir le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports pour plus de détails)
Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Événement	accident ou incident de transport
Incident	de façon générale, événement de transport dont les conséquences sont moins graves que celles d'un accident, mais qui aurait pu causer un accident (voir le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports pour plus de détails)
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Préoccupation liée à la sécurité	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur une condition dangereuse relevée pour laquelle il n'existe pas assez d'éléments de preuve pour valider une lacune de sécurité; cependant, les risques que pose cette condition dangereuse justifient de la mettre en évidence
Recommandation	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Annexe B – États financiers vérifiés

Déclaration de responsabilité de la direction englobant le contrôle interne en matière de rapports financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'année financière s'étant terminé le 31 mars 2011 et de tous les renseignements qui y figurent incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux politiques comptables du Conseil du Trésor, lesquelles s'appuient sur les principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des données présentées dans les états financiers. Certains renseignements présentés dans les états financiers sont fondés sur les meilleures estimations et le jugement de la direction compte tenue de l'importance relative des postes en question. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation de rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. Les renseignements financiers présentés aux fins de l'établissement des *Comptes publics du Canada* et figurant dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concordent avec les états financiers.

Il incombe aussi à la direction de tenir un système efficace de contrôle interne en matière de rapports financiers conçu pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont autorisées et enregistrées adéquatement, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à d'autres lois, règlements, autorisations et politiques applicables.

La direction veille également à assurer l'objectivité et à l'intégrité des données figurant dans ses états financiers en choisissant soigneusement des employés qualifiés et en assurant leur formation et leur perfectionnement; en prenant des dispositions pour assurer une répartition appropriée des responsabilités; grâce à une communication visant à faire en sorte que tous les employés du BST sont au fait des règlements, des politiques, des normes et des pouvoirs de la direction.

Une évaluation de l'efficacité du système de contrôle interne en matière de rapports financiers (CIRF) pour l'année financière s'étant terminé le 31 mars 2011 a été réalisée conformément à la Politique sur le contrôle interne et ses résultats ainsi que les plans d'action qui en découlent sont résumés en annexe. Le système du CIRF est conçu pour atténuer les risques à un niveau raisonnable fondé sur un processus continu qui vise à identifier et à évaluer l'efficacité des contrôles clés et à y apporter les ajustements nécessaires.

Le Bureau du vérificateur général, vérificateur indépendant du gouvernement du Canada, a émis une opinion sur la fidélité des états financiers du BST laquelle n'inclue pas d'opinion de vérification au sujet de l'évaluation annuelle de l'efficacité du système de contrôle interne du ministère en matière de rapports financiers.

La présidente,
Wendy A. Tadros

La dirigeante principale des finances,
Chantal Lemyre, CGA

Gatineau, Canada
Le 9 août 2011



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints du Bureau de la sécurité des transports du Canada, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2011, et l'état des résultats, l'état de l'avoir du Canada et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2011, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Pour le vérificateur général du Canada par intérim,

John Rossetti, CA
Vérificateur général adjoint

Le 9 août 2011
Ottawa, Canada

État de la situation financière**31 Mars**

(en milliers de dollars)

2011**2010****Actif****Actifs financiers**

Montant à recevoir du Trésor	1 845	1 625
Débiteurs et avances (note 4)	28	90
Total des actifs financiers	1 873	1 715

Actifs non financiers

Charges payées d'avance	79	109
Stocks	113	129
Immobilisations corporelles (note 5)	4 930	5 418
Total des actifs non financiers	5 122	5 656

TOTAL de l'actif	6 995	7 371
-------------------------	--------------	--------------

Passif et avoir du Canada**Passif**

Créditeurs et charges à payer (note 6)	1 840	1 688
Indemnités de vacances et congés compensatoires	1 007	1 044
Avantages sociaux futurs (note 7)	4 208	4 165
TOTAL du passif	7 055	6 897

Avoir du Canada	(60)	474
------------------------	-------------	------------

TOTAL du passif et avoir du Canada	6 995	7 371
---	--------------	--------------

Passif éventuel (note 8)

Obligations contractuelles (note 9)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La présidente,

Wendy A. Tadros

Gatineau, Canada

Le 9 août 2011

La dirigeante principale des
finances,**Chantal Lemyre, CGA**

État des résultats

Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

2011

2010

Charges

Enquêtes – Air	16 269	16 098
Enquêtes – Marine	5 213	5 535
Enquêtes – Rail	5 284	5 431
Enquêtes – Pipeline	560	503
Services internes	7 629	7 216
TOTAL des charges	34 955	34 783

Revenus

Enquêtes – Air	12	11
Enquêtes – Marine	1	4
Enquêtes – Rail	11	3
Enquêtes – Pipeline	-	-
Services internes	19	5
TOTAL des revenus	43	23

Coût de fonctionnement net

34 912

34 760

Information sectorielle (Note 12)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de l'avoir du Canada

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)	2011	2010
Avoir du Canada, début de l'exercice	474	111
Coût de fonctionnement net	(34 912)	(34 760)
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	30 360	32 746
Variation du montant à recevoir du Trésor	220	(1 465)
Services fournis gratuitement (note 10(a))	3 798	3 842
Avoir du Canada, fin de l'exercice	(60)	474

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 mars **2011** **2010**
(en milliers de dollars)

Activités de fonctionnement

Coût de fonctionnement net **34 912** **34 760**

Éléments n'affectant pas l'encaisse :

Services fournis gratuitement (note 10 (a))	(3 798)	(3 842)
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 054)	(1 121)
Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	(6)	(11)

Variations de l'état de la situation financière :

Diminution des débiteurs et avances	(62)	(56)
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	(30)	39
Augmentation (diminution) des stocks	(16)	10
Diminution (augmentation) du passif	(158)	1 907

Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	29 788	31 686
--	---------------	---------------

Activités d'investissement en immobilisations

Acquisition d'immobilisations corporelles	604	1 068
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(32)	(8)

Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	572	1 060
--	------------	--------------

Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	30 360	32 746
---	---------------	---------------

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes aux états financiers

1. Pouvoirs et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes, le BCEATST est aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le BST peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges de fonctionnement du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle, alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

Le BST a quatre principales activités de programme, soit la conduite d'enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs de transport suivants :

- Transport maritime
- Transport par pipeline
- Transport ferroviaire
- Transport aérien

Dans le cadre de chaque programme, le personnel procède à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis. Il identifie les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans les secteurs suivants : l'ingénierie et le domaine technique, la macro-analyse, la performance humaine, et les communications.

L'activité de programme des services internes contribue également à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Cette activité de programme comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour soutenir les activités de programme des quatre modes de transport et pour répondre aux obligations générales du ministère dans les domaines comme les ressources humaines, les finances, l'administration, la gestion de l'information et la technologie de l'information.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor énoncés ci-après, lesquelles s'appuient sur les principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public. La présentation et les résultats qui découlent de l'utilisation des conventions comptables énoncées ne donnent lieu à aucune différence importante par rapport aux principes comptables généralement reconnus au Canada, à l'exception de l'information divulguée à la note 11- Indicateur de la dette nette.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Autorisations parlementaires

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement

Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) Montant à recevoir du Trésor

Le montant à recevoir du Trésor découle d'un écart temporaire entre le moment où une opération affecte les autorisations du BST et le moment où elle est traitée par le Trésor. Le montant à recevoir du Trésor correspond au montant net de l'encaisse que le BST a le droit de prélever du Trésor sans autre autorisation pour s'acquitter de ses passifs.

(d) Revenus

Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(e) Charges

Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

- Les indemnités de vacances et les congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.
- Les services reçus gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les indemnités des accidentés de travail, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires, et les services de vérification externe sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le BST n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de toute insuffisance actuarielle du régime.
- Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Ces indemnités s'accumulent à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. L'obligation relative aux avantages sociaux gagnés par les employés est calculée à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé par calcul actuariel pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Débiteurs et avances

Les débiteurs et avances sont présentés au moindre de coût ou de la valeur nette de réalisation.

(h) Stocks

Les stocks se composent de pièces, de matériel et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure et ne sont pas destinés à la revente. Ils sont évalués au coût selon la méthode du coût moyen. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

(i) Immobilisations corporelles

Toutes les immobilisations corporelles dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat. Par ailleurs, toutes les acquisitions d'ameublement générales et de matériel informatique sont comptabilisées en tant qu'immobilisations corporelles.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation corporelle	Période d'amortissement
Immeuble	40 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau et outillage	5 ans
Matériel de laboratoire	15 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	7 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	Le moindre de la durée du bail restante ou de la vie utile de l'amélioration

Durant l'année, les estimations de la durée de vie utile des immobilisations corporelles du BST ont été révisées afin de déterminer leur applicabilité en fonction de leur utilisation actuelle et planifiée. Suite à cette révision, la durée de vie utile des immobilisations suivantes a été prolongée : de 30 à 40 ans pour l'immeuble, de 10 à 15 ans pour le matériel de laboratoire, et de 3 à 7 ans pour les logiciels (achetés). Ces modifications d'estimations comptables ont été appliquées prospectivement et n'ont pas entraîné une variation significative de la charge d'amortissement.

(j) Passif éventuel

Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(k) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée

de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes au passif au titre des indemnités de départ, la valeur des services fournis gratuitement et l'évaluation du passif éventuel. Il se pourrait que les résultats réels diffèrent des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Crédits parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices antérieurs, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du BST diffèrent selon qu'ils sont présentés selon leur financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des autorisations parlementaires de l'exercice en cours utilisées

(en milliers de dollars)	2011	2010
Coût de fonctionnement net	34 912	34 760
<i>Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les autorisations :</i>		
<i>Ajouter (déduire) :</i>		
Services fournis gratuitement	(3 798)	(3 842)
Amortissement des immobilisations corporelles	(1 054)	(1 121)
Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	(6)	(11)
Avantages sociaux futurs	(43)	542
Indemnités de vacances et congés compensatoires	37	(125)
Remboursements de charges d'exercices antérieurs	3	1
Revenus divers	43	23
Charges à payer	22	129
Autres ajustements	24	(25)
	30 140	30 331
<i>Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les autorisations :</i>		
<i>Ajouter (déduire) :</i>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	604	1 068
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	(30)	39
Augmentation (diminution) des stocks	(16)	11
Autorisations de l'exercice en cours utilisées	30 698	31 449

(b) Autorisations fournies et utilisées :

(en milliers de dollars)	2011	2010
Dépense de fonctionnement - Crédit 10	26 354	25 635
Virement du CT - Crédit 15 - rajustements de la rémunération	873	1 646
Virement du CT - Crédit 25 - report du budget de fonctionnement	969	664
Virement du CT - Crédit 30 - besoins en matière de rémunération	235	671
Cotisations législatives aux régimes d'avantages sociaux	3 512	3 680
Dépense du produit de cession de biens excédentaires de l'État	46	19
Dépense des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	29	14
	32 018	32 329
Moins :		
Autorisations disponibles pour emploi dans les exercices ultérieurs	(37)	(1)
Périmés : Fonctionnement	(1 283)	(879)
Autorisations de l'exercice en cours utilisés	30 698	31 449

4. Débiteurs et avances

Le tableau suivant présente les détails des débiteurs et avances :

(en milliers de dollars)	2011	2010
Débiteurs des autres ministères et organismes	1	69
Débiteurs de l'extérieur	17	13
Avances aux employés	10	8
TOTAL	28	90

5. Immobilisations corporelles

Coût (en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Acquisitions	Aliénations et radiations	Solde de clôture
Immeuble	2 901	39	-	2 940
Ameublement	937	34	(7)	964
Matériel de bureau et outillage	53	41	(3)	91
Matériel de laboratoire	2 641	127	(261)	2 507
Matériel informatique	2 462	203	(731)	1 934
Logiciels (achetés)	850	26	(227)	649
Logiciels (développés à l'interne)	3 096	23	-	3 119
Véhicules automobiles	685	68	(123)	630
Autres véhicules	102	-	-	102
Améliorations locatives	571	43	(12)	602
TOTAL	14 298	604	(1 364)	13 538

Amortissement cumulé (en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Amortissement	Aliénations et radiations	Solde de clôture
Immeuble	2 516	58	-	2 574
Ameublement	343	101	(7)	437
Matériel de bureau et outillage	46	5	(3)	48
Matériel de laboratoire	1 897	68	(261)	1 704
Matériel informatique	1 854	268	(731)	1 391
Logiciels (achetés)	717	30	(226)	521
Logiciels (développés à l'interne)	842	307	-	1 149
Véhicules automobiles	411	35	(98)	348
Autres véhicules	48	7	-	55
Améliorations locatives	206	175	-	381
TOTAL	8 880	1 054	(1 326)	8 608

Valeur comptable nette (en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Immeuble	385	366
Ameublement	594	527
Matériel de bureau et outillage	7	43
Matériel de laboratoire	744	803
Matériel informatique	608	543
Logiciels (achetés)	133	128
Logiciels (développés à l'interne)	2 254	1 970
Véhicules automobiles	274	282
Autres véhicules	54	47
Améliorations locatives	365	221
Valeur comptable nette	5 418	4 930

6. Créiteurs et charges à payer

Le tableau suivant présente les détails des créiteurs et charges à payer :

(en milliers de dollars)	2011	2010
Créiteurs - autres ministères et organismes	234	489
Créiteurs - parties externes	859	690
	1 093	1 179
Charges à payer	747	509
TOTAL	1 840	1 688

7. Avantages sociaux futurs

(a) Prestations de retraite

Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service donnant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le BST versent des cotisations à l'égard du coût du régime. En 2010-2011, la charge de la contribution de l'employeur s'élève à 2 465 291 \$ (2 657 286 \$ en 2009-2010), soit environ 1,9 fois (1,9 dans 2009-2010) les contributions des employés.

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ

Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits parlementaires futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

(en milliers de dollars)	2011	2010
Indemnités de départ, début de l'exercice	4 165	4 707
Charge pour l'exercice constatée à titre d'avantages sociaux futurs	531	6
Indemnités versées durant l'exercice	(488)	(548)
Indemnités de départ, fin de l'exercice	4 208	4 165

Dans le budget 2011, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de réviser les avantages sociaux des employés pour éliminer les prestations de départ versées dans le cadre d'une démission ou d'un départ volontaire à la retraite. Des conventions collectives reflétant ce changement au sein des avantages sociaux des employés ont été signées avec certains agents négociateurs. Par conséquent, les employés concernés auront le choix de recevoir la totalité ou une partie du montant de leur indemnité de départ durant l'exercice 2011-2012, ou de reporter le paiement à une date ultérieure. Il n'est pas possible pour le moment d'estimer le versement et la réduction des indemnités de départs pour les employés du BST qu'entraîne cette modification pangouvernementale. Le BST s'attend à recevoir du financement additionnel de la part du Conseil du Trésor afin de financer les indemnités de départ.

8. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où il est probable que l'événement futur se produise, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers du BST. Le BST n'avait aucun passif éventuel au 31 mars 2011.

9. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus.

Les obligations contractuelles au 31 mars 2011 totalisant 295 814\$ et se répartissent comme suit :

(en milliers de dollars)	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
Achats de biens et services	267	29	-	-	-

10. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a). Les services facturés et les soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés sont présentés aux parties (b) et (c).

(a) Services fournis gratuitement :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères : installations, administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires, et services de vérification externe. Ces services gratuits ont été constatés comme charges à l'état des résultats du BST avec un montant correspondant à l'avoir du Canada :

(en milliers de dollars)	2011	2010
	1 894	1 950
Installations		
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	1 783	1 780
Services de vérification externe	100	86
Administration des indemnités pour accidents du travail	21	26
TOTAL	3 798	3 842

Le gouvernement a centralisé certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Les coûts de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du BST puisqu'un montant raisonnable pour ces types de services ne peut pas être déterminé.

(b) Services facturés :

Au cours de l'exercice, le BST a remboursé à d'autres ministères les coûts de certains services achetés sur la base de frais pour services reçus. Les ministères avec lesquels le BST a encouru des frais significatifs sont :

(en milliers de dollars)	2011	2010
Secrétariat du Conseil du Trésor	3 512	3 680
Transport Canada	475	586
Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada	755	615
Avantages sociaux des employés		
Services d'aviation		
Installations, traduction et autres		
TOTAL	4 742	4 881

(c) Soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés :

(en milliers de dollars)	2011	2010
Secrétariat du Conseil du Trésor	80	373
Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada	75	84
Transport Canada	120	60
Autres ministères et organismes	9	3
TOTAL	284	520

11. Indicateur de la dette nette

La présentation de l'indicateur de la dette nette et d'un état de la variation de la dette nette sont requis par les principes comptables généralement reconnus du Canada.

La dette nette est la différence entre les passifs d'un gouvernement et ses actifs financiers, et vise à fournir une mesure des revenus futurs requis pour payer les transactions et événements passés. Un état de la variation de la dette nette viendrait présenter les changements qui se sont produits sur les éléments tels que les immobilisations corporelles, les charges payées d'avance et les stocks durant la période. Les ministères sont financés par le gouvernement du Canada au moyen d'autorisations parlementaires et ils effectuent leurs opérations à même le Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. Tous les montants reçus par les ministères sont versés au Trésor et tous les montants déboursés par les ministères sont payés à même le Trésor. Dans ce modèle d'opération du gouvernement, les actifs reflétés dans les états financiers ministériels, à l'exception du montant à recevoir du Trésor, ne sont pas disponibles à être utilisés pour acquitter les passifs existants du ministère. Les passifs du ministère seront acquittés à l'aide des autorisations parlementaires futures et des autres revenus générés par les opérations du ministère qui sont disponible à être dépensés.

(en milliers de dollars)	2011	2010
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	1 840	1 688
Indemnités de vacances et congrès compensatoires	1 007	1 044
Avantages sociaux futures (note 7)	4 208	4 165
TOTAL des passifs financiers	7 055	6 897
Actifs financiers		
Montant à recevoir du Trésor	1 845	1 625
Débiteurs et avances (note 4)	28	90
TOTAL des actifs financiers	1 873	1 715
Indicateur de la dette nette	5 182	5 182

12. Information sectorielle

La présentation de l'information sectorielle est fondée sur l'architecture des activités de programme du BST. La présentation par secteur est fondée sur les mêmes conventions comptables décrites à la note 2, Sommaire des principales conventions comptables. Le tableau qui suit présente les charges engagées et les revenus générés par les principales activités de programme, par principaux articles de dépenses et types de revenus. Voici les résultats de chaque segment pour la période :

Exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

Charges de fonctionnement	Air	Marine	Rail	Pipeline	Services internes	2011	2010
Salaires	9 916	3 332	3 286	352	3 998	20 884	20 832
Avantages sociaux	2 572	857	857	107	966	5 359	4 943
Services professionnels et spéciaux	1 254	152	254	22	981	2 663	2 661
Installations	772	309	278	21	514	1 894	1 950
Transport et communications	608	295	291	24	554	1 772	1 989
Amortissement	542	157	166	19	170	1 054	1 121
Entretien et réparations	252	19	45	6	169	491	621
Services publics, fournitures, approvisionnements et matériel	182	37	52	3	106	380	397
Locations	60	12	17	-	150	239	114
Information	108	42	37	6	21	214	144
Perte nette sur aliénation et radiation d'immobilisations corporelles	3	1	1	-	-	5	11
TOTAL - Charges	16 269	5 213	5 284	560	7 629	34 955	34 783
Revenus divers	12	1	11	-	19	43	23
TOTAL - Revenus	12	1	11	-	19	43	23
Coût de fonctionnement net	16 257	5 212	5 273	560	7 610	34 912	34 760

13. Information comparative

Au cours de l'exercice, le BST a adopté la Norme comptable 1.2 du Conseil du Trésor – États financiers des ministères et organismes qui s'applique au ministère pour l'exercice financier 2010-2011. Cette nouvelle norme exige désormais que l'État des résultats présente les résultats classés par activité de programme plutôt que par catégorie de charges et de produits. Par ailleurs, la note 12 - Information sectorielle a été ajoutée.

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

Annexe à la Déclaration de responsabilité de la direction englobant le contrôle interne en matière de rapports financiers du BST

Évaluation du contrôle interne en matière de rapports financiers du BST (non vérifiée)

Au titre de l'exercice clos au 31 mars 2011

1. Introduction

Le présent document est une annexe à la *Déclaration de responsabilité de la direction englobant le contrôle interne en matière de rapports financiers* du BST qui précède les états financiers de l'exercice 2010-2011. Comme l'exige la *Politique sur le contrôle interne* du Conseil du Trésor, cette annexe présente des informations concernant les mesures prises par le BST en vue de maintenir un système efficace de contrôles internes en matière de rapports financiers (CIRF). Elle présente notamment de l'information sommaire relative aux évaluations réalisées par le BST au 31 mars 2011, concernant notamment les progrès réalisés, les résultats et les plans d'action connexes, ainsi que les données financières permettant de mieux comprendre l'environnement de contrôle du BST.

Il convient de noter que le système de CIRF n'a pas pour objectif d'éliminer tous les risques possibles, mais plutôt de réduire les risques à un niveau acceptable par le biais de contrôles proportionnels aux risques à atténuer. Le maintien d'un système efficace de CIRF est un processus continu élaboré en vue d'identifier et de hiérarchiser les risques et les contrôles permettant de les atténuer, ainsi que de surveiller la manière dont il contribue à une amélioration continue.

1.1 Pouvoirs, mandat et activités de programme

L'unique objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs contributifs ainsi que les lacunes de sécurité mises en évidence par un accident. Le BST publie ensuite des rapports et émet des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

Des renseignements détaillés concernant les pouvoirs, le mandat et les activités de programme du BST sont disponibles dans le *Rapport ministériel sur le rendement* et dans la section I du *Rapport sur les plans et les priorités*.

1.2 Principales données financières

Les principales données financières contenues dans les états financiers de l'exercice 2010-2011 sont les suivantes :

- Le total des charges s'élève à 34,9 millions de dollars. Avec 26,2 millions de dollars pour 220 employés, les salaires et les avantages sociaux constituent la plus grande partie de ces charges (soit 75 %).
- Le total des revenus s'élève à 0,04 millions de dollars, provenant principalement de formations en matière d'enquête sur la sécurité dispensées par le BST aux employés d'autres organismes gouvernementaux ou externes, de recouvrement des coûts d'une enquête et de l'aliénation de biens excédentaires.
- Les immobilisations corporelles représentent 4,9 millions de dollars, soit 70 % de l'actif total (7,0 millions de dollars). Les sommes à recevoir du Trésor pour répondre aux besoins futurs de liquidités s'élèvent à 1,8 millions de dollars (26 %).
- Les comptes créditeurs et les charges à payer représentent 1,8 millions de dollars, soit 26 % du passif total (7 millions de dollars). Avec 4,2 millions de dollars (60 %), les avantages sociaux futurs constituent l'élément de passif le plus important.

D'autres renseignements financiers relatifs à l'exercice 2010-2011 du ministère figurent à la Section III, intitulée « Renseignements supplémentaires », du *Rapport ministériel sur le rendement* ainsi que dans les *Comptes publics du Canada*.

1.3 Ententes de services afférentes aux états financiers

Le BST a recours à d'autres organismes pour le traitement de certaines opérations ou la diffusion d'un certain nombre de renseignements, ce qui influe sur ses états financiers :

- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) centralise la gestion des paiements des salaires et des avantages sociaux, l'achat de certains biens et services, ainsi que la fourniture d'installations, pour le compte du Ministère.
- Le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) fournit des chiffres annuels concernant les régimes de soins de santé et de soins dentaires financés par l'administration centrale, et procure des renseignements utilisés pour le calcul de diverses charges de paye et indemnités, comme les indemnités de départ versées aux employés.

Des renseignements supplémentaires peuvent être obtenus dans les états financiers en consultant la note 10 – Opérations entre apparentés.

1.4 Changements importants au cours de l'exercice 2010-2011

Aucun changement ministériel important ayant influé sur les états financiers ne s'est produit pendant l'exercice 2010-2011. Au cours de l'exercice, le BST a adopté la nouvelle *Norme comptable 1.2 du Conseil du Trésor – États financiers des ministères et organismes*. Cette nouvelle norme exige désormais que l'état des résultats d'exploitation

présente les résultats classés par activité de programme plutôt que par catégorie de charges et de produits. Par ailleurs, la note complémentaire 12 - Information sectorielle a été ajoutée.

2. Environnement de contrôle relatif au CIRF du BST

Le BST reconnaît l'importance du leadership de la haute direction pour s'assurer que les membres du personnel de tous les niveaux comprennent le rôle qu'ils ont à jouer dans le maintien de l'efficacité des systèmes de CIRF et sont équipés adéquatement pour exercer efficacement leurs responsabilités. L'objectif du BST est d'améliorer continuellement son environnement de contrôle interne afin de garantir une gestion adéquate des risques en utilisant une approche adaptée et axée sur les risques permettant de continuer à apporter des améliorations et à innover.

2.1 Postes, rôles et responsabilités clés

Les postes et les comités clés qui sont chargés de maintenir et d'examiner l'efficacité du système de CIRF au sein du BST sont présentés ci-après.

Président - À titre d'administrateur des comptes, le président du BST assume globalement la responsabilité et la direction des mesures prises afin de maintenir l'efficacité du système de contrôle interne. Ce poste fait l'objet d'une nomination par le gouverneur en conseil.

Administrateur en chef des opérations - Au sein du BST, l'administrateur en chef des opérations est le fonctionnaire d'échelon le plus élevé et il assume la responsabilité et la direction de l'ensemble des activités opérationnelles du Ministère. L'administrateur en chef des opérations préside le comité exécutif.

Dirigeant principal des finances - Le dirigeant principal des finances relève directement de l'administrateur en chef des opérations, et guide la coordination, la cohérence et l'orientation de la conception et du maintien d'un système de contrôle interne efficace et intégré en matière de rapports financiers, y compris son évaluation annuelle.

Comité exécutif - En tant qu'organisme décisionnaire central, le comité exécutif examine, approuve et surveille le profil des risques organisationnels et le système de contrôle interne du Ministère, y compris l'évaluation et les plans d'action relatifs au système de CIRF. Le comité exécutif est composé des directeurs et du directeur général du Ministère qui sont chargés du maintien de l'efficacité du CIRF relatif à leurs opérations.

2.2 Évaluation des risques en matière de rapports financiers

Les principaux éléments susceptibles d'accroître le risque d'erreur lors de l'établissement de rapports financiers et qui requièrent, par conséquent, des contrôles renforcés sont présentés ci-après :

- L'importance financière de l'élément des états financiers;
- L'importance que revêtent les avis et les jugements dans l'appréciation de l'élément des états financiers;
- Le risque de fraude ou de vol afférent à l'élément des états financiers. À titre d'exemple, le risque de détournement et de mauvaise comptabilisation est plus important pour l'argent comptant que pour un véhicule;
- Le niveau de décentralisation des opérations financières.

État des résultats : Les salaires constituent les charges les plus importantes pour le BST, puisqu'ils représentent environ 60 % des charges du Ministère. Avec 15 % des charges totales, les avantages sociaux constituent le deuxième poste de dépense le plus important. Par conséquent, les principaux contrôles en matière de rapports financiers inclus dans l'état des résultats d'exploitation sont les contrôles relatifs à l'administration de la paie.

État de la situation financière : Les immobilisations corporelles sont l'élément le plus notable des états financiers du BST, puisqu'elles s'élèvent à 4,7 millions de dollars au 31 mars 2011, soit 70 % de l'actif total. Par conséquent, les principaux contrôles en matière de rapports financiers inclus dans l'état le bilan sont les contrôles relatifs à la comptabilisation des immobilisations corporelles.

Les éléments suivants diminuent les risques de contrôle en matière de rapports financiers du BST :

- Opérations financières simples : La majorité des charges du Ministère est constituée par les salaires, les avantages sociaux et les charges d'exploitation. Le Ministère n'accorde pas de subventions et de contributions, et ne réalise pas d'opérations complexes ou avec l'étranger. Par ailleurs, à l'exception de la durée de vie des immobilisations corporelles, le Ministère réalise peu d'opérations dont la valeur est estimée ou jugée par le BST.
- Établissement centralisé des rapports financiers : Bien que certaines opérations financières soient effectuées par les bureaux régionaux, l'ensemble de ces opérations est examiné par la Division des finances et de l'administration de l'Administration centrale.

Les éléments suivants augmentent les risques de contrôle en matière de rapports financiers du BST :

- Renouvellement du personnel : Le BST étant un ministère de petite taille, de nombreux employés n'ont pas de suppléants et, au sein de l'organisation, certaines opérations ne sont réalisées que par une seule personne. Par conséquent, le

renouvellement des employés impliqués dans la gestion financière influe de manière significative sur les contrôles financiers du Ministère.

- Dépendance à l'égard d'autres ministères : À l'instar de tous les autres ministères, le BST a recours à d'autres organismes pour traiter certaines transactions, telles que les systèmes de rémunération fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, et pour obtenir des renseignements sur les coûts, tels que les coûts associés aux services fournis à titre gratuit (p.ex. avantages sociaux et installations). Ces charges représentent des montants importants inscrits dans les rapports financiers. Elles sont déterminées par d'autres ministères et leur évaluation peut dépendre du jugement professionnel et d'éléments subjectifs. Par conséquent, le BST dépend des contrôles internes adéquats mis en place par d'autres ministères relativement aux montants inscrits dans les états financiers du BST.

2.3 Mesures clés prises par le BST

L'environnement de contrôle du BST comprend une série de mesures qui permettent aux membres de son personnel de gérer les risques en les sensibilisant, en mettant à leur disposition les connaissances et les outils appropriés et en perfectionnant leurs compétences.

Voici quelques mesures clés prises au niveau du Ministère :

- Une structure de gouvernance établie et une orientation stratégique donnée par le comité exécutif.
- Le Ministère dispose d'un code de déontologie présentant les valeurs, l'éthique et les comportements attendus. Ce code de déontologie est distribué à tous les employés.
- Les processus financiers du Ministère ont été établis afin de garantir une répartition adéquate des tâches par le biais d'une délégation des pouvoirs de signature et de la définition de profils d'utilisateur et de mots de passe pour accéder au système financier.
- Les employés reçoivent une formation appropriée concernant les exigences en matière de gestion financière. Les employés doivent, à titre d'exemple, suivre et réussir une formation obligatoire dispensée par l'École de la fonction publique du Canada avant que le pouvoir de signature leur soit accordé.
- La Division des finances et de l'administration centrale du Ministère et les agents administratifs des directions, de la direction générale et des bureaux régionaux communiquent régulièrement afin d'assurer une formation et une communication continues sur les exigences en matière de rapports financiers.
- Des rapports sur le rendement financier et les ententes annuelles sur le rendement sont établis régulièrement avec des responsabilités en matière de gestion financière clairement définies.
- Le Ministère dispose d'un plan et de politiques de gestion des ressources humaines qui favorisent l'apprentissage et la planification de la relève.
- La plupart des employés du BST travaillent à l'administration centrale et au laboratoire dans la région de la capitale nationale. Le BST dispose également

d'employés situés dans huit villes canadiennes afin de se rendre rapidement sur les lieux des accidents de transport. Les bureaux régionaux sont à l'origine de, approuvent, traitent et comptabilisent les charges d'exploitation. Il existe toutefois une fonction financière centrale qui contrôle les opérations financières des bureaux régionaux.

- Le BST ne possède pas de service de vérification interne. Le BST participe plutôt à des vérifications des petits ministères et organismes menées par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le BST fait occasionnellement appel aux services d'entreprises externes afin de réaliser des vérifications internes ad hoc.
- Les instruments relatifs à la délégation de pouvoirs financiers aux employés sont mis à jour régulièrement.
- Le BST dispose de politiques et procédures comptables adaptées à l'environnement de contrôle du Ministère.

Bien que cela ne fasse pas partie du cadre de contrôle interne du Ministère, à la clôture de chaque exercice, le Bureau du vérificateur général du Canada effectue une vérification de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'anomalies significatives. Une vérification implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Une vérification comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction du BST, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers. Les états financiers du BST ont systématiquement reçu une opinion sans réserve.

3. Évaluation du système de CIRF du BST

L'objectif des CIRF est de maintenir un système efficace afin de fournir l'assurance raisonnable que : a) les opérations sont dûment autorisées, b) les dossiers financiers sont adéquatement tenus, c) les actifs sont protégés, d) les lois, les règlements et les politiques en vigueur sont respectés.

Cela signifie que le BST doit progressivement évaluer l'efficacité de la conception et du fonctionnement de son système de CIRF afin d'assurer la surveillance et l'amélioration continues du système ministériel de CIRF.

L'évaluation des contrôles internes du BST au titre de l'exercice 2010-2011 s'est concentrée sur les contrôles en matière de paie et d'immobilisations, puisque ces éléments constituent les principaux éléments des états financiers.

4. Résultats de l'évaluation

L'examen des contrôles internes a été conduit par le dirigeant principal des finances. Le BST a fait appel aux services d'un consultant externe afin d'examiner le système de contrôles internes en matière de rapports financiers. Les principales conclusions de ces

évaluations de l'efficacité du système de contrôles internes en matière de rapports financiers sont présentées ci-après.

4.1 Répercussions du renouvellement du personnel

Afin de maintenir un système efficace de contrôles internes, il est essentiel d'avoir du personnel financier formé et bien informé. En tant que ministère de petite taille, le BST dispose d'un nombre réduit d'agents financiers (un agent de niveau FI-4, FI-3 et FI-2 respectivement). Au cours des trois dernières années, le BST a connu un renouvellement considérable de ses agents financiers. Ce renouvellement du personnel a des répercussions sur la continuité de la mise en œuvre des contrôles et augmente le risque d'erreur. Le risque d'erreur est particulièrement élevé car le système financier du BST est peu utilisé par les ministères et les entreprises privées. Par conséquent, il est pratiquement impossible d'embaucher des employés ayant déjà travaillé avec ce système et la période d'apprentissage des nouveaux agents financiers est plus longue.

Mesure prise :

- À la clôture de l'exercice 2010-2011, le BST a augmenté son nombre de tests réalisés sur les montants inscrits dans les états financiers afin de compenser le manque de continuité dans la mise en œuvre des contrôles internes au cours de l'exercice. Aucune erreur significative n'a été identifiée.

Mesures prévues pour l'exercice 2011-2012

- Le BST recrutera un agent financier supplémentaire afin de répondre aux exigences accrues en matière de présentation de rapports des organismes centraux et de permettre d'assurer une certaine continuité pendant les périodes de renouvellement du personnel.
- Le BST documentera un système de tests à réaliser à la fin de l'exercice sur les montants inscrits dans les états financiers. Ces tests auront pour objectif de vérifier l'exactitude des montants. Ces tests de fin d'exercice devraient compenser le risque accru d'erreur non détectée dans les états financiers en raison du renouvellement du personnel.

4.2 Documentation

La documentation des processus administratifs clés et des points de contrôle connexes est un élément primordial des contrôles internes puisqu'elle permet de faire connaître aux employés le rendement et les comportements attendus. Le BST doit mettre à jour et étendre la portée, la profondeur et le format des documents inhérents aux contrôles et aux procédures.

Mesure prise :

- À la clôture de l'exercice 2010-2011, le BST a révisé ses méthodes comptables en matière d'immobilisations et a examiné l'historique d'utilisation de ses immobilisations par rapport aux périodes d'amortissement établies à des fins de comptabilité. Par conséquent, les périodes d'amortissement de trois catégories d'immobilisations ont été prolongées. Ces catégories comprennent les immeubles, les logiciels acquis et les équipements de laboratoire.

Plan d'action pour l'exercice 2011-2012 :

- Le BST produira davantage de documentation et réalisera plus d'évaluations des contrôles sur les deux éléments présentant le plus de risques en matière de rapports financiers, c'est-à-dire les dépenses salariales et les immobilisations corporelles.

Plan d'action pour les exercices à venir :

- Le BST produira davantage de documentation et réalisera plus d'évaluations des contrôles sur les rapports financiers relatifs aux autres éléments de l'état financier.

4.3 Comptabilisation des immobilisations corporelles

Le BST dispose de 10 catégories d'immobilisations inscrites dans ses états financiers. Elles représentaient un coût de 13,5 millions de dollars et une valeur comptable de 4,9 millions de dollars au 31 mars 2011. La comptabilisation des immobilisations est réalisée par les agents financiers alors que la gestion et le suivi desdites immobilisations sont du ressort des agents administratifs. Les tests effectués à la clôture de l'exercice ont montré que le grand livre auxiliaire des immobilisations n'était pas tenu à jour pour ce qui est de la comptabilisation des opérations financières réalisées au cours de l'exercice. Par conséquent, un travail considérable a dû être réalisé à la clôture de l'exercice en vue de faire concorder le grand livre auxiliaire des immobilisations et la balance de vérification.

Mesure prise :

- À la clôture de 2010-2011, le BST a mené un inventaire physique des immobilisations corporelles de tous ses bureaux et a mis à jour ses documents financiers. La mise à jour des données de chaque immobilisation inscrite dans le grand livre auxiliaire a été lancée et devrait être terminée au cours de l'exercice 2011-2012.

Plan d'action pour l'exercice 2011-2012 :

- Le BST examinera ses processus de comptabilisation, de suivi et de mise à jour de ses immobilisations corporelles au sein de son système financier, afin de définir des solutions permettant d'assurer une continuité tout au long de l'exercice et de faciliter le processus d'établissement des rapports à la clôture de l'exercice.
- Le BST renforcera la formation et les conseils relatifs aux exigences en matière de suivi et de comptabilisation tout au long de la durée de vie d'une immobilisation, afin de s'assurer que tous les employés impliqués comprennent le rôle qu'ils jouent dans le maintien à jour des registres des immobilisations.

5. Plan d'action

Outre les différentes actions à prendre susmentionnées, au cours de l'exercice 2011-2012, le BST continuera le suivi permanent de son système de CIRF. Il communiquera chaque année les résultats de cette activité dans la présente annexe. La haute direction du BST s'engage à maintenir et améliorer de manière continue un système efficace de CIRF au sein du Ministère, afin de garantir que les contrôles clés répondent aux attentes de la direction et des parties intéressées, et atténuent correctement les risques connexes.